ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

Nr. 23. **Rok wydania szósty.** | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 23 czerwca 1927 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 178**

Od Wydawnictwa.

Z powodu trudności technicznych, związanych z wprowadzeniem druku wkładki ostatnie numery ukazuja sie ze spóźnieniem, które zostanie w przyszłości usuniete.

Od 1-go lipca „Żeglarz Polski" ukazywać się bedzie w okładce.

Juljusz Słowacki a morze.

W chwili druku tych słów prochy wielkiego Juljusza wznosza się na statku wiślanym „Mickiewiczu" ku sercu Polski Warszawie, by stamtad już droga kolejowa być przewiezionemi na miejsce stałego spoczynku tak wielce przez poetę zasłużone, — na Wawel.

Przewiezienie drogich każdemu z nas zwłok droga **morska,** oraz **Wisłą** do Warszawy znamionuje wyczucie w Polsce Odrodzonej najgłębszej treści dażeń Słowackiego jako twórcy. Słowacki był w pierwszym rzędzie piewca wolności Narodu, wynoszac również ponad inne zagadnienia potrzebe wolności osobistej.

Przybycie prochów Wieszcza musiało się odbyć droga **wolna,** droga bezpośredniej łaczności miedzy krajem, który był im czasowym przytułkiem a Ojczyzną. W ten sposób odzyskanie własnego wybrzeża umożliwiło powrót szczatków wielkiego poety i myśliciela bez zetknięcia się z ziemia zachodniego naszego sasiada, a dawnego zaborcy, który do dziś nie chce się jeszcze pogodzić z istnieniem bezpośredniej łaczności naszej ze światem, przez własne wybrzeże morskie.

Nie ogladały więc drogich nam szczatków żadne obce władze, żadni celnicy sasiedcy, a drogę na morzu odbyły na pływajacej czastce Rzeczypospolitej — najwiekszym dotad statku pod bandera biało-czerwona, 7000-tonowym transportowcu wojennym „Wilja". Nazwa transportowca, od przepięknie wijacej się rzeki pochodzaca, przypomina nam również srebrzysta Ikwę krzemieniecka, która Poeta z tesknota na tułaczce wspomina. „Tam gdzie moja Ikwa płynie", — do kraju znekanego niewola, a dziś wolnego, z wiara patrzacego w przyszłość wróciły szczatki ciała Wieszcza, którego Duch był, jest i będzie zawsze z nami.

Słowacki rozumiał morze i ogrom jego znaczenia w życiu narodów, w życiu człowieka, w życiu ziemi. Wystarczy zwrócić się do Genezis z Ducha, gdzie w formie wizji poeta-myśliciel ubiegł nowoczesne teorje ewolucji i prawidłowo wskazał na istnienie w przeszłości fazy oceanicznej, gdy panowały na kuli ziemskiej niemal wyłacznie organizmy wodne olbrzymich wymiarów. Dopiero w nastepnych dziesięcioleciach po śmierci poety nauka zdołała dowieść to, co odczuł bezpośrednio w mistycznym okresie swej twórczości Juljusz Słowacki.

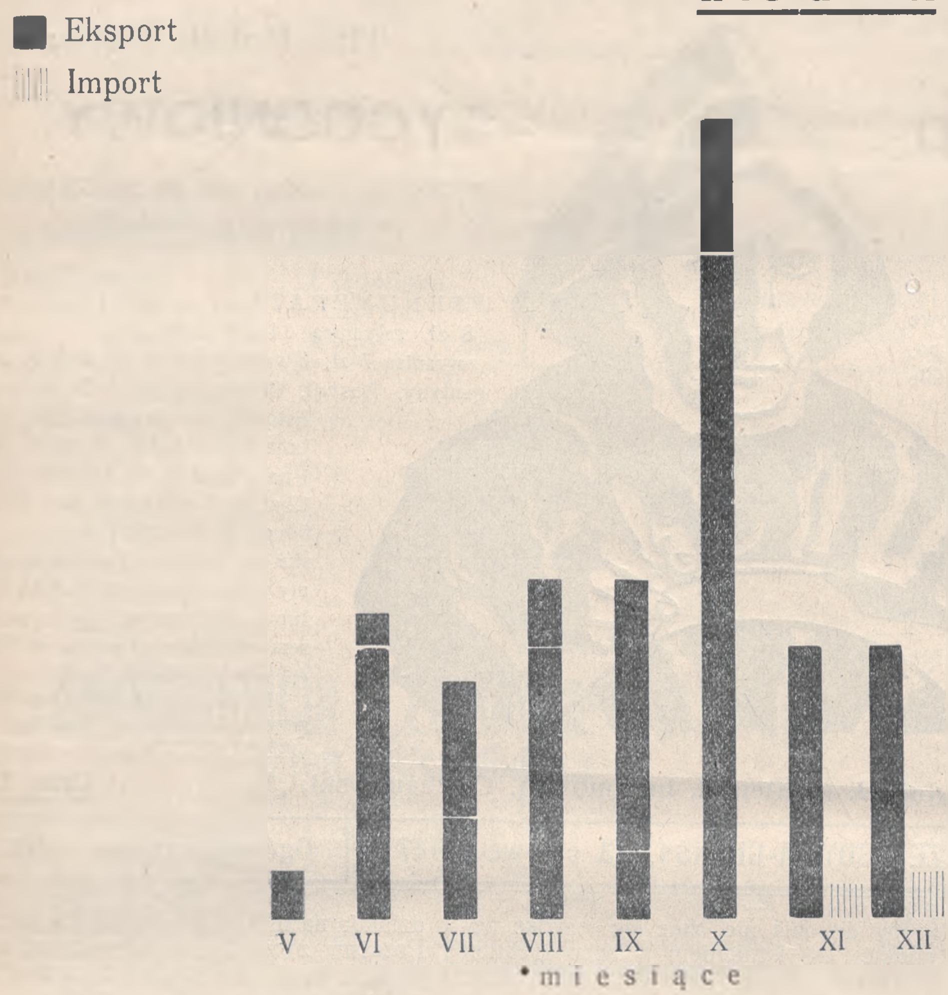
Wracajac do wcześniejszych okresów twórczości Słowackiego napotykamy postacie jak Żmija, Lambro, które działaja na morzu i na wielkich rzekach. Potężny żywioł wodny pociaga wyobraźnię poety ku sobie i tworzy On te przepiękne młodzieńcze utwory.

W innych utworach często porównuje step z morzem i w stepie znajduje zalety morza. Przypominają mu wolność i na tle jego działaja bojownicy wolności (Duma o hetmanie Rzewuskim), podobnie jak Lambro, bojownik za wolność Grecji działa na tle morskiem. Sam poeta szukał możności podróżowania morzem, a podróż swa na Wschód, przebyta przeważnie morzem, opisał w znanym poemacie. W podróży tej powstał „Hymn o zachodzie słońca na morzu". Tu poeta zwraca się do Boga ze swym śmiertelnym smutkiem, w obliczu nieosobowej przyrody, której bezgraniczne piękno wywołuje w poecie ogarnięcie rzeczywistości „pod katem widzenia wieczności". Ta przyroda jest Morze i jemu zawdzięczamy ten wiersz, nas najgłębiej poruszajacy w chwili powrotu prochów Juljusza na Matki-Ojczyzny łono.

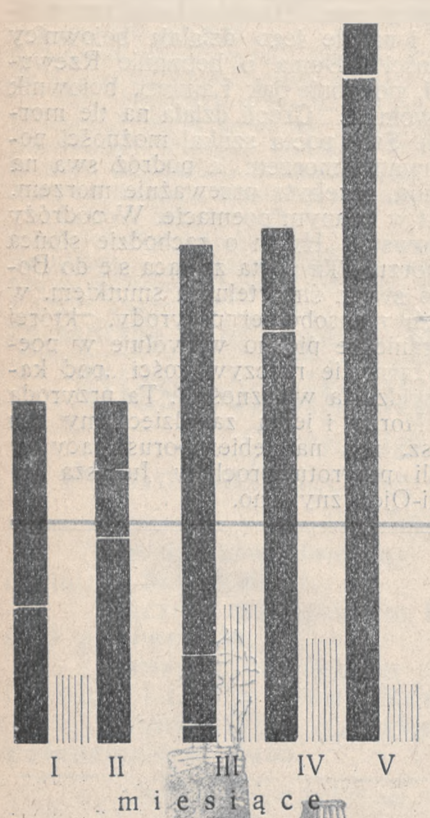


Ilość towarów przewiezionych lichtugami przez „Żeglugę Wisła-Bałtyk".

w roku 1926.



w roku 1927.



Wywieziono na lichtugach przez Tow. Wisła - Bałtyk:

W maju	1926	roku	1.695
„ czerwcu	„	„	6.465
„ lipcu	„	„	6.465
„ sierpniu	„	„	8.768
„ wrześniu	„	„	8.838
„ październiku	„	„	11.375
„ listopadzie	„	„	6.136
„ grudniu	„	„	6.252

Wwieziono na lichtugach:

W listopadzie	1926	roku	900
„ grudniu	„	„	1.200

Wywieziono na lichtugach przez Tow. Wisłę - Bałtyk:

W styczniu	8.728
„ lutym	8.453
„ marcu	12.816
„ kwietniu	14.060
„ maju	18.923

Wwieziono na lichtugach:

W styczniu	1927	roku	1.800
„ lutym	„	„	—
„ marcu	„	„	4.161
„ kwietniu	„	„	2.585
„ maju	„	„	1.736

Ułożył B. Kuźmiński.

Obecne stosunki handlowo-morskie między Anglją a Sowietami.

„Shipbuilding and Shipping Record" donosi, że pomimo zerwania stosunków dyplomatycznych z Rosją i wyjazdu misji handlowej sowieckiej z Londynu, rząd brytyjski nie zamierza bynajmniej czynić trudności w bona-fide prowadzonych stosunkach handlowych z Rosją. Statki brytyjskie zachodzące do portów rosyjskich będą korzystały z opieki i pomocy konsulatów norweskich, którym została powierzona obrona interesów obywateli brytyjskich na terytorjum sowieckiem.

Interesy obywateli sowieckich w Anglji będą powierzone konsulatom niemieckim.

Sekretarz Izby Gmin oświadczył, że rząd Wielkiej Brytanji nie zamierza czynić trudności w stosunkach handlowych z Sowietami tak długo, jak długo nie będzie to połączone z intrygami i konspiracyjną działalnością wymierzoną przeciw ładowi i spokojowi Imperjum Brytyjskiego.

W przeciwieństwie do stanowiska zajętego przez Anglję, rząd moskiewski oświadczył, iż wobec ostatnich wypadków nie zamierza kontynuować jakichkolwiek stosunków z Anglją. Takie stanowisko Sowietów bezwątpienia najbardziej zaszkodzi im samym. Rosja jednak na tem stanowisku długo pozostać nie może, ponieważ potrzeby życiowe kraju zmuszają ją do handlu z Anglją.

W związku z powyższem, z innych źródeł dowiadujemy się, że na skutek zarządzenia władz sowieckich, statki angielskie nie będą frachtowane przez urzędy sowieckie. Przerwano też komunikację osobową i towarową pomiędzy Leningradem i Londynem, która to linję obsługiwały statki angielskie i Sowtorgfłotu.

Natomiast wprowadzona została stała komunikacja towarowo-pasażerska pomiędzy Le Havre i Leningradem, obsługiwana przez Worms et Cie i Sowtorgflot.

Pierwszy statek „Caudebec“ (około 4000 ton), znany czytelnikom z ruchu naszych portów, zawinął już do Leningradu, przywożąc dużą partję maszyn, urządzeń fabrycznych etc.

— Jednocześnie nadmieniamy, że między Leningradem a Szczecinem istnieje bezpośrednia linja osobowa (72 godzin). S. K.

t. węgla, który wywieziony został na 8-iu parowcach. Maklerami statków byli: Ajencja Morska, Żegluga Polska i Cie Gener. Transatlantique.

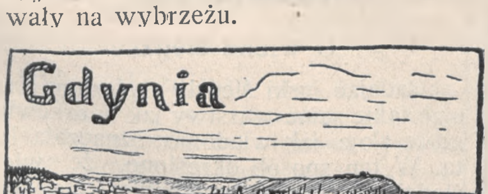
Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Poświęcenie i pierwsza jazda parowca Gdańsk. 19-go o g. 8-ej rano specjalnym pociągiem z Warszawy przybyli przedstawiciele Rządu w osobach Ministrów: Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego i Komunikacji inż. P. Romockiego na poświęcenie statku pasażerskiego „Gdańsk“. Na uroczystości prócz tego byli obecni ministrowie Dobrucki i Miedziński przedstawiciele resortów zainteresowanych ministerstw, wice-wojewoda dr. Seydlitz, starosta krajowy dr. Wybicki, starosta morski jen. Zaruski, radca Doleżal w. z. komisarza gen. R. P. w Gdańsku, polska delegacja rady portu w Gdańsku.

Wśród gości była obecna Pani Marszałkowa Piłsudska z dziećmi.

Po obejrzeniu urządzeń portowych Twa. Żegluga Wisła-Bałtyk odbyła się msza św. na statku i podniesienie bandery. Celebrował miejscowy ks. proboszcz Kupczyński, który w kazaniu okolicznościowem podkreślił znaczenie wiary dla zawodu morskiego i żeglugi. — Po odjeździe z Tczewa statku eskortowały go na Hel i do Gdyni trawlery marynarki wojennej Jaskółka i Rybitwa. — Przy pięknej pogodzie „Gdańsk“ wypłynął Wisłą Morską na Bałtyk udając się w kierunku Helu. Po wyjściu na wielkie morze zawrócono na Hel, gdzie jeden z trawlerów przewiózł część osób z „Gdańska“ do pogłębianego obecnie portu rybackiego, dla zwiedzenia historycznej latarni helskiej. — O godz. 5-ej po poł. „Gdańsk“ przybył do Gdyni, poczem zwiedzono Lwów, mający się udać na spotkanie zwłok Juljusza Słowackiego. — Wieczorem nastąpił odjazd bezpośrednio z molo portowego pociągiem specjalnym pospiesznym do Warszawy.

Parowiec Gdańsk wywarł jaknajlepsze wrażenie. Długość jego 54 metry, szerokość 9,3 metry, wyporność około 550 ton. Jest on urządzony jak na swoją wielkość nadzwyczaj wygodnie, ma trzy pokłady i w przybrzeżnej żegludze zabiera 770 osób. Wewnętrzne urządzenie jego odznacza się komfortem i elegancją. Szybkość jego — 12 mil morskich na godzinę o 60 % przewyższa szybkość statków, które dotąd kursowały na wybrzeżu.



Roboty portowe w Gdyni. Na kesonach ustawionych dla głównego falochronu już formują się nadbudówki betonowe i stawia się belki odbojowe, oraz wciąż się przygotowuje grunt pod dalszą linję falochronu przez zasypywanie żwirem, który nurkowie równają. Ustawiono już jedenasty keson falochronu. — W awanporcie bagrują obecnie dwie dragi konsorcjum, jednocześnie trzecia „Dan“ pracuje przy wejściu do portu Helu. Przystąpiono również do refulowania piaskiem dna w basenie wewnętrznym.

Z życia portowego w Gdyni. Statek szkolny Lwów ponownie odpłynął stąd na morze, Wilja zaś zawinęła do portu gdańskiego. Przybył tu po wyładowaniu żelastwa w Gdańsku niewielki angielski parowiec Crofter o dziwacznej sylwetce, gdyż pokład od komina do rufy jest podniesiony, rufa zaś ma ogromny wychył nad wodą. Statek ten podczas wielkiej wojny był statkiem macierzystym dla aeroplanów i należał do najmniejszych tego typu.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta po wyładowaniu w porcie Bona (Algier) 3 700 ton węgla ładuje w tymże porcie 3 500 ton fosfatów i 260 ton tytoniu z przeznaczeniem do Gdańska. — Par. Toruń ładuje w Gdańsku drzewo do Calais. — Par. Poznań od 22-go wyładowuje węgiel w Odense. — Par. Kraków wyładowuje w Vallvik (Szwecja) węgiel z Gdyni. — Par. Katowice wyładowuje w Trelleborgu (Szwecja) węgiel z Gdyni. — Par. Wilno po wyładowaniu węgla w Calais przeszedł do Dunkerki i ładuje tam 2 600 ton żelastwa z przeznaczeniem do Gdańska.

Ruch portu Gdyni za tydzień. Podobnie jak w Gdańsku ruch w ostatnim tygodniu zmniejszył się. Weszło 6 parowców o łącznej ładowności 5 406 t. r. netto, w tej liczbie 3 szwedzkie 1 duński, 1 francuski, 1 angielski. 5 było próżnych, parowiec zaś Pologne przywiózł 19 pasażerów i 12 ton drobnicy, w tem 2 samochody. — Opuściło port w tygodniu 8 parowców o łącznej ładowności 7 243 t. r. netto, w tej liczbie 2 polskie, 3 szwedzkie, 2 duńskie, 1 francuski. 1 z tych wypłynął próżny, 7 zaś wywiozły razem 13 472 tony węgla, w tem 559 ton bunkrowego.

Ruch portu Gdyni za tydzień do 16 czerwca. Ruch statków był w tygodniu ożywiony, przeładunek węgla jednak był mniejszy niż w poprzednich tygodniach. — Zawinęło do portu 10 parowców o łącznej ładowności 9 346 ton rej. netto, w tej liczbie 2 polskie, 4 szwedzkie, 2 duńskie, 1 francuski, 1 niemiecki. Wszystkie weszły próżne. — Odpłynęło w tygodniu z portu 10 parowców o łącznej ładowności 9 793 t. r. n., w tej liczbie 5 szwedzkich, 2 duńskie, 2 francuskie, 1 niemiecki. Statki na wyjściu wywiozły 289 pasażerów, w tej liczbie 279 emigrantów, oraz 15 ...



Ruch portu gdańskiego za tydzień do 16-go czerwca. Ożywienie jak w ruchu statków, tak też w przeładunku towarów jest znaczne i jedynie w przeładunku węgla nastąpiło pewne zmniejszenie tygodniowego eksportu. — Zawinęły do portu w tygodniu 132 statki morskie w tj liczbie 99 parowców, 6 motorowców, 7 holowników, 10 lichtug morskich,7 żagl. z motorem, 2 żaglowce, 1 motorówka. — Wśród statków tych w próżnym stanie przybyło 70, z drobnicą 22, z żelastwem 18, z pasażerami 6, z próbnej jazdy 3, z pasażerami i drobnica 4, z rudą żelazną 3, z fosfatami 2, ze śledźmi 2, ze zbożem 1, ze spirytusem 1. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 9, gdańskich 13, duńskich 20, szwedzkich 22, niemieckich 34, angielskich 11, norweskich 14, łotewskich 3, francuskich 2, holenderskich, greck., sowieck., austrjackich po 1. — Na wyjściu było statków 134, w tej liczbie próżnych 19, z węglem 45, z drzewem 35, z cementem 3, z pasażerami 6, z drobnicą 13, z pasażerami i drobnica 3, z końmi i drobnica 1, na próbną jazdę 3, z melasą, solą, cukrem, grochem, ropą gazową, spirytusem po 1. Węgla przeładowano 71 000 ton, czyli o 5—8 % mniej niż w poprzednich tygodniach, zato drzewa przeładowano około 20 % więcej niż przeciętnie. Wzrasta znów eksport cukru, cementu, — zmniejszył się ogromnie import zboża, import żelastwa i fosfatów utrzymuje się ogromnie import zboża, import żelastwa i fosfatów utrzymuje się na poprzednim poziomie, import rudy ma tendencję wzrastać. — Ruch rozwija się pod znakiem wszechstronnego ożywienia.



Nowy statek Żeglugi Polskiej będzie się nazywał Tczew. Minister Przemysłu i Handlu w wywiadzie z przedstawicielami prasy na parowcu pasażerskim „Gdańsk“ podczas pierwszej podróży tego statku Tczew—Hel—Gdynia oświadczył iż parowiec towarowy dla zbiorowych ładunków nabyty w Holandji, będzie się nazywał „Tczew“. Istnieje prawdopodobieństwo iż statek ten będzie ładował w ujściu Żywej Wisły, a przy korzystnych warunkach również w Tczewie.Statek będzie kursować do Anglji, Gandawy, Antwerpji i portów bałtyckich, wożąc drobnicę i droższe ładunki jednolite. Statek będzie przypisany do portu w Gdyni.

Wypadek z holownikiem „Foka“. W przystani zatonął tu z niewyjaśnionej

dotąd przyczyny mniejszy holownik portowy T-wa Wisła Bałtyk „Foka". Wobec powolnego napełnienia się holownika woda przez noc istnieje przypuszczenie o uszkodzeniu kingstonu co zostanie stwierdzone przy podniesieniu „Foki".

Ruch statków żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Tyran z lichtugami Bolek i Bronek jest w drodze z węglem z Tczewa do Skillinge i Limnhamn (Szwecja). Hol. Rybak z lichtugami Bartek i Alek jest w drodze z węglem z Tczewa do Kopenhagi. — Holownik Sambor z lichtuga Janek jest w drodze z ładunkiem 1 200 ton węgla z Gdańska do Göteborga. — Hol. Górnik z lichtugami Franek i zafracht. D. W. 701 jest w drodze z węglem z Tczewa do Trelleborga. — Lichtugi Felek, Wacek i Edek czekają w Tczewie nadejścia węgla. — Lichtugi Wojtek i Stefek ładują w Tczewie 1 300 ton węgla z przeznaczeniem do Malmö. — Lichtuga Jurek ładuje węgiel w Gdańsku. — Holownik Krakus znajduje się w Gdańsku. — Hol. Orkan, na stoczni w Gdańsku.

Sprawy prawniczo-morskie.

Odpowiedzialność przy konosamencie bezpośrednim.

Konosamentem bezpośrednim (connaissement direct) nazywany jest taki, przy którym przewożący podejmują się odpowiedzialności każdy za siebie — lecz nie wspólnie, a z innej strony przyjęto pewne wspólne klauzule, dotyczące przewozu; tak np. przyjmuje się, że w razie zaginięcia awarji lub uszkodzenia towarów podczas transportu, co dotyczy odpowiedzialności, to jedynie odpowiedzialnym miałby być spedytor, w posiadaniu którego znajdowałyby się towary w chwili zajścia zaginięcia, awarji lub uszkodzenia. Ażeby uchylić tę odpowiedzialność zaskarżony winien wykazać, że szkoda zaszła podczas transportu nie wykonywanego przez niego.



RYBACTWO MORSKIE.

Połowy na wybrzeżu w maju.

W maju łowiono jeszcze łososie pławnicami. Nawet w końcu miesiąca niektórzy rybacy mieli dość dobre połowy. Niewodami złowiono małe ilości tej ryby. Oprócz łososi łowiono płastugi (fladry) sieciami, haczykami i niewodami ciągniętemi po dnie. W końcu miesiąca połowy były dość dobre i cena flader na rynkach spadła; płacono 40-50 groszy za kg.

Oprócz wyżej wymienionych gatunków łowiono z ryb morskich tylko pomuchle. Zdobycz tej ryby, jak również zdobycz ryb słodkowodnych w zatoce Puckiej była zwykła-średnia.

Większość złowionej ryby wywieziono do Gdańska. Wędzarnie miejscowe zakupiły niewielkie ilości i pracowało tylko 16 wędzarni po kilka dni (od 7—13) w ciągu miesiąca. Zwiększyła się nieco sprzedaż ryby świeżej dla miejscowego spożycia.

Strat w statkach i narzędziach połowu w maju nie było.

W maju zatrudnionych przy połowach było 924 rybaków. Łodzi pracowało 62 motorowych i 229 żaglowych. Narzędzi w użytku było: sieci stojących 4615, pławnic 5084, niewodów przybrzeżnych 15 i dennych 3 cez — metryc 102, żaków 688 haczyków małych 177 000. Łososiowych haczyków i ości w użytku nie było. Gatunki ryb:

Szprotów nie poławiano.
Flader: 55015 kg. za 49514 zł po 0,90 zł za kg.,
skarpi: 2920 kg. za 3504 zł po 1,20 zł za kg.,
śledzi: 710 kg. za 1066 zł po 1,50 zł za kg.,
łososi: 18302 kg. za 73208 zł po 4 zł za kg.,
mielnic i troci:5722 kg. za 14306 zł po 2,50 zł za kg.,
węgorzy: 3185 kg. za 8917 zł po 2,80 zł za kg.,
pomuchli: 3190 kg. za 2552 zł po 0,80 zł za kg.,
szczupaków: 2250 kg. za 6300 zł po 2,80 zł za kg.,
kwapów: 7155 kg. za 9002 zł po 1,30 zł za kg.,
okoni: 1010 kg za 1516 zł po 1,50 zł za kg.,
płotek: 3340 kg. za 4008 zł po 1,20 zł za kg.,
knurhanów: 350 kg. za 35 zł. po 0,10 zł za kg.,
brzon (sieji) nie poławiano.
Makreli nie poławiano.

Łącznie złowiono w maju 103 149 kg. ryby za kwotę 174 228 zł.

Wędzarnie miejscowe przerobiły: 4000 kg. flader 1540 kg. łososia i 800 kg. węgorzy. Resztę połowu wywieziono do Gdańska, lub sprzedano na rynku miejscowym. Najwięcej sprzedano do Gdańska procentowo łososia (16 732 kg), flader (34000 kg), skarpi (2470 kg), mielnic i troci (4742 kg.) i kwapów (6145 kg.).

Międzynarodowa kronika rybacka.

NIEMCY.

Uchwały niemieckiego zjazdu rybackiego.

Niektóre z uchwał niemieckiego zjazdu rybackiego w Kilonji (maj 1927) stanowią ciekawy materjał również dla nas. Oto uchwały o ogólniejszem znaczeniu:

1) Niemiecka gospodarka rybacka żąda od rządu państwa i rządów krajowych, ażeby były wypróbowane wszelkie środki energicznego przeciwdziałanie zwiększającemu się zanieczyszczaniu wód niemieckich.

2) Reprezentowane na pierwszym niemieckim zjeździe rybactwa związki wszelkich gałęzi gospodarki rybnej uważają za jedno z najpilniejszych zadań teraźniejszości propagandę za spożyciem ryby morskiej i słodkowodnej w świeżym i preparowanym stanie. Związki te spodziewają się, że państwo i poszczególne kraje wezmą udział w tych dążeniach, popierających zdrowe wyżywienie narodu przez dostarczenie wystarczających środków pieniężnych.

3) Zwiększenie spożycia ryby jest możliwe tylko pod warunkiem, że z jednej strony ryba będzie dostarczana spożywcom po dostępnych cenach i najlepszej jakości, z innej strony jednak, że kołom gospodarczym zatrudnionym przy zaopatrzeniu rynku rybnego, będą zapewnione wystarczające możliwości egzystencji. Stałe przyspieszenie i dalsze potanienie przesyłki kolejowej są to najważniejsze środki ku zmniejszeniu kosztów, leżą one w interesie spożywcy, jak również wytwórcy handlu i przemysłu rybnego. Uprasza się wobec tego towarzystwo kolei państwowych zwracać jeszcze więcej niż dotychczas uwagę na wrażliwość i łatwe psucie się towaru rybnego.

4) Należy prócz tego oczekiwać ogólnego obniżenia kosztów produkcji rybnej od postępu w racjonalizowaniu eksploatacji przedsiebiorstw. Obniżenie to nie może być osiągnięte w pożądanym stopniu bez wzmożonego popierania służących tym potrzebom instytucyj naukowych i organizacyj ogólnego użytku. Dlatego też prosi się usilnie władze zapewnić powyższym instytucjom i organizacjom zwiększone poparcie, w szczególności większe środki pieniężne.

ANGLJA.

Towarzystwo maklerskie dla statków rybackich.

W Grimsby na wschodnim brzegu Anglji utworzyła się spółka p. t. Anglo-Continental Fish Trades Ltd. Głównym celem jej jest załatwianie formalności i obsługa portowa zagranicznych statków rybackich.

Rozmaitości.

O wieku śledzi.

Badając łuski śledzi znaleziono na nich takie same warstwy jak w drzewie, gdzie słoje, jak wiadomo, oznaczają lata. W ten sposób określono, że wiek śledzi ponad 8 lat bynajmniej nie jest rzadkością. Badanie ryb względem ich wieku ma niewątpliwie znaczenie również dla rybactwa i przemysłu rybnego.

Nowa turbina na torpedowcu włoskim.

W Neapolu odbyły się próby torpedowca Crispi, wyposażonego w turbiny Belluzo. Ponieważ przed tem wypróbowano torpedowiec tegoż typu Qiuintino Sella o turbinach zwykłych Parsonsa, więc można było porównać wydajność pracy turbin obu systemów. Obie próby trwały po 6 godzin; kontraktowo przewidziane zużycie opału na godzinę było 1,2 tony. Zużycie faktyczne na Crispi 988 kg. na Sella 1196 kg. Ilość obrotów śruby: na Crispi 130 do 142, na Sella 139—160.

Dane te dotyczą próby jazdy ekonomicznej przy 15-u węzłach szybkości. Próba największej szybkości wypadła jeszcze więcej na korzyść Crispi.

Wyporność Sella podczas tej próby była 1040 ton, ilość uruchomionych palenisk kotłów 39. Wyporność Crispi podczas prób była 1075 ton, ilość czynnych palenisk 36—37. Średnia szybkość podczas jazdy 3-ch godzinnej pełną szybkością była 38,7 węzła, maksymalna zaś 39,8—40,1 węzła. Torpedowiec Sella natomiast dał szybkość o cały węzeł mniejszą.

Niezależnie od tych wyników, turbiny włoskie Belluze mają następujące zalety:

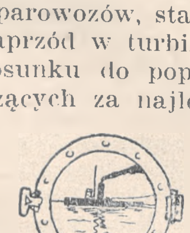
1. Skrzydełka turbiny mogą otrzymywać parę z obu stron. Jedna turbina może służyć do biegu naprzód i wstecz, bez różnicy.

2. Instalacja pracuje bez prowizorycznego podgrzewania; luz od 5—10 mm pozwala na swobodne rozbieranie części ruchomych, — gdy tymczasem w turbinach Parsonsa części ruchome są zjustowane wzajemnie do kilkudziesiątych milimetra.

3. W razie przypadkowego wstrzymania smarowania automatyczne wentyle, na które działają jednocześnie para i olej, pod ciśnieniem przerywają dopływ pary i zatrzymują w ten sposób turbinę.

Godne też jest uwagi, że podczas prób turbiny Crispi poruszały turbodynamo, w ciągu 6-ciu godzin liczyć wypada na to 30 kg. ropału, gdy tymczasem na Sella prąd elektryczny dostarczał osobno poruszany motor.

Te dane wskazują na to, że włoska turbina Belluze, jak turbina Ljungstroma dla parowozów, stanowi poważny krok naprzód w turbinach okrętowych w stosunku do poprzednich typów, uchodzących za najlepsze.





Z pierwszych regat Tczew-Gdynia.

(5 czerwca br.)

Jako pierwsza, jak już podawaliśmy, przybyła do Gdyni — pomost spacerowy jola Rusałka (p. Hermel) w czasie godz. 7 min. 40, jako następne przybyły do Gdyni jola Mewa (p. Rusin) i jola Albatros (p. Surma). Motorówka Zosia (p. Knop) i jola Ata (p. Lande) przerwały bieg w Schiewenhorst).

Ze względu na to, że Mewa i Albatros nie zakończyły biegu pod żaglami Rusałka zasługuje na specjalne wyróżnienie, gdyż jest nie tylko pierwszą, lecz też jedyną łodzią, która zadość uczyniła warunkom biegu.

Załoga Rusałki składała się z trzech osób: pp. Hermla, Michalskiego i Brzozowskiego. Łódź była pod sztandarem harcerzy morskich z Poznania.

Wyróżnić wypada też powrót nazajutrz wyłącznie pod 4-konnym motorem, do Tczewa, joli Mewa. Przy tem motor pracował bez przerwy przez 11 godzin.

Godne jest nadmienienia, iż wszystkie pięć łodzi z tych pierwszych regat są zbudowane w kraju. Jola Rusałka zbudowana została świeżo przez stocznię Wł. Urbaniaka w Poznaniu. Stocznia to wykończa jeszcze trzy łodzie tegoż typu.

Tczewski oddział I. P. K. Y. prowadzi obecnie korespondencję międzyklubową w sprawie regat Tczew — Gdynia — Hel. Wszelkie zapytania uprasza się nadsyłać pod adresem: Tczew skrytka 44, Pierwszy Polski Klub Yachtowy.

Wiadomości Handlowe.

Belgja i handel drzewny Gdańska.

Pod tym tytułem Lloyd Anversois z dnia 20 bm. drukuje następującą notatkę:

Należy zwrócić uwagę na pewną bolączkę, istniejącą obecnie w ekporcie drzewa przez Gdańsk. Liczni eksporterzy gdańscy, lub raczej pewne firmy berlińskie, mające przedstawicieli swych w tym porcie weszły w bezpośredni kontakt z nabywcami belgijskimi, usuwając w ten sposób handel pośredniczy rozwinięty w Belgji. Pośrednicy belgijscy jednak, czując się poszkodowanymi, porozumieli się pomiędzy sobą i zerwali stosunki ze wszystkiemi firmami, które weszły w bezpośredni kontakt ze spożywcami belgijskimi. Z innej strony donoszą, iż importerzy belgijscy i francuscy zaczęli kupować drzewo bezpośrednio na tartakach polskich, wywierając w ten sposób silną konkurencję dla eksporterów gdańskich.

Notatka pisma antwerpijskiego oświetla w ciekawy sposób znany fakt zblokowania gdańskich eksporterów drzewa, odsuwającego polskiego sprzedawcę i eksportera od bezpośredniego kontaktu z zagranicą i ograniczającego pole działania polskiej żeglugi morskiej. Zbyt energiczna akcja tego bloku wywoła konieczność eksportu drzewa spławnego i ładowanego z wody — z ładowaniem na statki morskie na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa, coby się świetnie przyczyniło do szybkiego rozwoju Tczewa jako portu morskiego.

Międzynarodowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — —

Największe krany pływające świata.

Dwa bliźniacze krany zbudowane w Holandji znajdują się od roku 1926 w portach Hawru i Liverpoolu. Kran pływający Hawru nazywa się Simbad i podnosi 200 ton. Wyporność pontonu 1569 ton. Ponton składa się z wodoszczelnych skrzyń i ma wymiary 47,7 metra na 27 metrów; zanurzenie pontonu od 1—3,05 metra.

Pod żórawiem znajdują się dwa wielokluby, które mogą współdziałać ze sobą. Każdy z nich może unieść 100 ton. Prócz tego dźwig ma 2 równe wózki, posuwające się wzdłuż ramienia żórawia i mogą podnosić ciężary od 30 do 60 ton. Szybkość podnoszenia wynosi 1 metr na minutę dla głównych wieloklubów i 5 metrów dla wózków. Obrót całkowity dźwigu wykonuje się w 8-iu minutach.

Użyteczna wysokość żórawia nad linją wodną liczy 67 metrów, wysięg zaś boczny poza burtą 42 m, a to dzięki naginaniu na zawiasach i podwodnej przeciwwadze. (C. d. n..

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu:

8 czerwca: szw. par. Frieda 1270 t. z Trelleborga próżny (Pol. Ag. Morska).

9 czerwca: szw. par. Cygnus 1019 t. z Landskrony próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Wandia 799 t. z Antwerpji próżny (Pol. Ag. Morska).

10 czerwca: franc. par. Pologne 184 t. z Kłajpedy próżny (Co. Gen. Transatl.)

11 czerwca: niem. par. Moskau 366 t. z Svendborga próżny (Pol. Ag. Morska).

13 czerwca: duń. par. Nancy 675 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold), polski par. **Kraków** 1122 t. z Sztokholmu próżny (Żegluga Polska).

14 czerwca: polski par. **Katowice** 1108 t. z Halmstadu próżny (Żegluga Polska), duń. par. Borgluld 432 t. z Kopenhagi próżny (Hartwig).

15 czerwca: szw. par. Anna 714 t. z Roden próżny (Hartwig).

19 czerwca: szw. par. Orlando 1038 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska).

20 czerwca: duń. par. Rothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Thure 313 t. z Odense próżny (Pol. Ag. Morska).

21 czerwca: ang. par. Crofter 277 t. z Gdańska próżny.

22 czerwca: franc. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 19 pas., 12 ton miesz. ład. (Co. Gen. Transatl.)

Na wyjściu:

8 czerwca: franc. par. Pologne 1841 t. do Kłajpedy próżny (Co. Gen. Transatl.)

9 czerwca: duń. par. Hafnia 1159 t. do Randersu z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Borghild 432 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. mot. Cimbria 320 t. do Grounddemu z węglem (Pol. Ag. Morska).

10 czerwca: franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 289 pasażerami (Co. Gen. Transtl.)

11 czerwca: szw. par. Monika 745 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska).

12 czerwca: szw. par. Frieda 1270 t. do Gandawy z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Cygnus 1019 t. do Gefle z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Moskau 366 t. do Vinga z węglem (Pol. Ag. Morska).

15 czerwca: duń. par. Nancy 675 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).

17 czerwca: polski par. **Katowice** 1108 t. do Trelleborga z węglem (Żegl. Polska).

18 czerwca: polski par. **Kraków** 1122 t. do Vllivku z węglem (Żegl. Polska), duń. par. Borghild 432 t. do Kopenhagi z węglem (Hartwig).

21 czerwca: szw. par. Orlando 1038 t. do Norrundet z węglem (Pol. Ag. Morska).

22 czerwca: szw. par. Anna 714 t. do Lipawy z węglem (Hartwig), szw. par. Thure 313 t. do Simvishamnu z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1841 t. do Kłajpedy próżny (Co. Gen. Transatl.)

GDAŃSK.

Na wejściu.

6 czerwca: niem. par. Selma 1222 t. z Assensu próżny (Reinhold), duń. par. Estonia 3920 t. z Nowego Yorku z pasaeżrami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Faro 227 t. z Rönne próżny, fiń. par. Aegir 457 t. z Helsingforsu z towarem (Wolff), ang. par. Spero próżny (Bergenske), duń. par. Kattholm 877 t. z Aalborga z towarem (Reinhold), szw. par. Billerup 152 t. z Karrebäksminde próżny, szw. par. Sven 196 t. z Tallinu z towarem (Reinhold), norw. par. Berit z Oslo próżny (Bergenske), szw. par. Nordöst 628 t. z Göteborga próżny (Morry), norw. żagl. z mot. Notre Dame des Dunes z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), niem. par. Gisela Schröder 522 t. z Kalundborga próżny (Bergenske), niem. hol. Gladiator z pol. licht. Alek 361 t. z Helsingborga próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Blanche 210 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Elisabeth 147 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), norw. par. Oxö z Oslo z żelastwem (Bergenske), fiń. par. cyst. Margaretha z Kotki próżny (Behnke i Sieg), gd. par. Paul Beneke z Helu z pasażerami (Weichsel), niem. par. Friesland z Hamburga próżny (Lenczat), niem. żagl. z mot. Eros 81 t. z Aalborga z żelastwem, duń. żagl. z mot. Laura z Veyle z pszenicą (Ganswindt), niem. par. Jakoba 740 t. z Hamburga z towarem (Prowe).

Na wyjściu.

6 czerwca: duń. żagl. Dannebrog do Hernösandu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niemiecki żagl. z mot. Argonaut 57 t. do Aalborga z grochem (Ganswindt), gdański par. Paul Beneke 138 t. na Hel z pasażerami (Weichsel), ang. par. Wynding do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1255 t. do Bandholmu z węglem (Artus), polski par Wilja 2266 t. do Cherbourga próżny, niem. hol Gladiator z polską licht. Jurek 634 t. do Uddevalli z węglem (Wisła-Bałtyk).

Na wejściu.

7 czerwca: niem. hol. Herkules z lich. Oiden elde 675 t. z Hamburga i Zukunft 603 t. z Odense próżne (Voigt), szw. żagl. z mot. Elisabeth z Sztokholmu z żelastwem (Bergenske), niem. par. Commercial 285 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

7 czerwca: fr. par. Nicolas Jean 1182 t. z Holtenau próżny (Morry), norw. par. Takerbro z Ymuiden próżny (Artus), niem. par. Oceana 716 t. z Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic. Corp.), niemiecki par. Veronia z Bremy z towarem (Wolff), łot. par. Velta 1156 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg), pol. hol. Tyran z pol. licht. Bronek 373 t. i Bartek 373 t. z Köpingu z rudą (Behnke i Sieg), szw. żagl z mot. Ingeborg 65 t. z Göteborga ze starem żelazem (Bergenske), niem. żagl. z mot Alma 65 t. z Malmö ze starem żelazem (Bergenske), ang. par. Kowno 1477 t. z Londynu z pasażerami i z towarem (Ellerman i Wilson). fiński par. Bore 8 z Kotki próżny (Bergenske), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. z Frederikshamnu próżny (Szarenberg), duń. par. Danefeld 724 t. z

Na wyjściu.

7 czerwca: gdański par. Zoppot 33 t. do Sopot i na Hel z pasażerami (Weichsel).

7 czerwca: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z pocztą i pasażerami do Kopenhagi (Reinhold), szw. par. Elsie 826 t. z węglem do Göte borga (Bergenske), szw. żagl. Anna z węglem do Aarhus (Bergenske), szw. par. Excelsior 845 t. z węglem do Göteborga (Polsko-Skand. Tow. Tr.), norw. par. Botne z drzewem do Newcastle (Behnke i Sieg), niem. par. Bonus 519 t. próżny do Hamburga (Behnke i Sieg), fiń. par. cyst. Margarethe z olejem do Ekenäs (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

8 czerwca: ang. par. Lissa z Sundsvallu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. żagl. z mot. Waaterküken z Kilonji ze spirytusem (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 253 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), norw. parow. Songdal z Londynu próżny (Bergenske), szw. żagl. z mot. Betty z Malmö z żelazem (Ganswindt), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Kłajpedy próżny (Prowe), niem. par. Karl Cords 498 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold), szw. par. Hagar 748 t. z Kłajpedy z towarem (Thor Hals), szw. par. Wira 315 t. próżny (Polsko-Skand.).

8 czerwca: niem. par Masuren 299 t. z Dowru z żelastwem (Reinhold), duń. żagl. Nordin 211 t. z Marstallu próżny (Voigt), niem. par. Finnland 246 t. próżny (Voigt), pol. par. Poznań 1121 z Gandawy z żelastwem (Hartwig), pol. hol. Krakus z jazdy próbnej (Wisła-Bałtyk), szw. par. Prestonie 12846 z Dieppe próżny (Pol. Skand. T-wo Trans.), gd. par. Zoppot 33 t. z Helu i Sopot z pasażerami (Weichsel), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Mecklenburg z Warnemünde próżny (Schichau), ang. par. Aoknmorth z Montreal z żytem (Behnke i Sieg), niem. par. Tip 766 t. Nakskov próżny (Reinhold), ang. par. Baltrieger 688 t. z Kłajpedy z pasażerami i z towarem (Un. Baltic Corp.), szw. mot. Elin z Landskrony z żelastwem (Bergenske), niem. mot. Capella 67 t. z Kopenhagi z ryżem (Bergenske).

Na wyjściu.

8 czerwca: łot. par. Balva 1348 t z węglem do Rygi (Reinhold), szw. par. Gusten 354 t. z węglem do Beile (Wolff), ang. par. Baltriger 658 t. z pasażerami i towarem do Kłajpedy (United Baltic), gd. par. Zoppot 33 t. z pasażerami na Hel (Weichsel).

8 czerwca: szw. mot. Alca 290 t. z cukrem do Landskrony (Shipco), pol. hol. Krakus próżny na jazdę próbną (Wisła-Bałtyk), szw. par. Indus 357 t. z węglem do Christinehamnu (Behnke i Sieg), szw. par. Sven 191 t. z towarem do Göteborga (Reinhold), niem. par. Siegmund 1084 t. z drzewem do Rouen (Morry), niem. par. Selma 801 t. z węglem do Helsingforsu (Reinhold), pol. hol. Tyran próżny do Kopenhagi (Wisła-Bałtyk), szw. mot. Pepita 97 t. z węglem do Grenao (Ganswindt), szw. par. Juno 620 t. z węglem do Tabenoa (Artus), niem. par. Marianne 472 t. z węglem do Aalborga (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Fulton 80 t. z węglem do Stugsund (Bergenske), niem. par. Alt-Heidelberg 671 t. z węglem do Norrköpingu (Behnke i Sieg), norw. par. Snarö z drzewem do Manchestru (Behnke i Sieg), norw. par. Kari próżny do Trangsund (Artus).

Na wejściu.

9 czerwca: duń. par. Vendia 627 t. z Esbjergu próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Anneliese 419 t. z Londynu z żelastwem (Artus, kan. port.), niem. par. Cewea 260 t. z Lizbony z żelastwem (Ganswindt, kan. port.), szw. żagl. z mot. Vega 45 t. z Horsensu z żelastwem (Bergenske, b. skład węgla mar.), ang. par. Cyrilla Daniels 839 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), est. żagl. z mot. Wir fünf Schwestern z Oslo z żelastwem (Bergenske), niem. par. Freya 826 t. z Szczecina z żelastwem (Bergenske), gdański par Zoppot 33 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), polski par. Gdańsk na jazdę próbną próżny (Stocznia Gdańska), polski par. Katowice 1108 t. z Halmstadu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.).

Na wyjściu.

9 czerwca: niem. par. Ester 254 t. do Malmo z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), polski par. Gdańsk na jazdę próbną (Stocznia Gd.), ang. par. Baltriger 658 t. do Londynu z pasażerami (Un Baltic Corp.), szw. mot. Oxelösund 3129 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Feronia 343 t. do Rygi z towarem (Wolff), szw. par. Nordöst 628 t. do Varbergu z węglem (Morry), norw. par. Fagerbro 572 t. na jezioro Wenern z węglem (Artus), fiński par. Aegir 457 t. do Helsinforsu z towarem (Bornhold), polski hol. Krakus do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Bacchus 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Frankrig 778 t. do Hull z drzewem (Shaw, Lowell), szw. par. Aegir 754 t do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Fortunatus 798 t. do Boness z drzewem (Bergenske), szw. par. John Lundvall do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), gdański par. Hammonia do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg).

9 czerwca: norw. par. Lysland 727 t. z węglem do Goteborga (Pol. Skand. Tow. Trans.), szw. par. Cecil 776 t. z węglem do Sztokholmu (Morry), gd. par. Zoppot 33 t. z pasażerami na Hel (Weichsel).

Na wejściu.

10 czerwca: niem. par Wilhelmine z Kjöge próżny (Voigt), szw. par. Iris 196 t. z Malmo z towarem (Reinhold), szw. par. Gylfe z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Arnold Köpke 430 t. ze Słupska próżny (Voigt), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Sölve 260 t. z Królewca próżny (Reinhold), duń. par. Halstan 851 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wejściu.

11 czerwca: sow. par. Losowski 1851 t. z Murmańska ze zbożem (Behnke i Sieg, kan. port.), ang. par. Minorca 594 t. z Hamburga próżny (Reinhold, Wisłoujście), niem. parow. Käte Grammersdorf 303 t. z Królewca próżny (Wisła-Bałtyk, b. skład węgla mar.), polski par. Gdańsk z jazdy próbnej próżny (Stocznia Gdańska), niem. pr. Orest 352 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan port.), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman i Wilson, kan. port.).

Na wyjściu.

11 czerwca: niem. par. Friesland do Shurhamu z drzewem, szw. par. Rurik 253 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. dyst. Nordsee 128 t. do Aabenraa z melasą (Scharenberg), niem. par. Riga 571 t. do Rygi z towarem (Lenczat), polski par. Gdańsk na jazdę próbną (Stocznia Gdańska).

Na wejściu.

12 czerwca: szw. par. Orlando 1057 t. z Casablanki z fosfatem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z Aabenraa próżny (Reinhold, Holm), niem. par. Sieglinde 1034 t. z Szczecina próżny (Morry, Wisłoujście), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Ganswindt, kolej nadwiślańska), ang. par. Chloris z Hamburga próżny (Voigt, kan. port.), niem. hol. Schulau z licht. Wlksfelde 619 t. i Vera 648 t. z Lubeki próżne (Voigt, Wisłoujście), norw. par. Henry 336 t. z Tynedocku próżny (Bergenske, kan. port.), niem. par. Kolberg 383 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), polski hol. Górnik z Helsingforsu próżny (Wisła-Bałtyk, b. skład węgla mar.), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), gdański par. Paul Beneke 138 t. z Helu z pasażerami (Weichsel).

Na wyjściu:

12 czerwca: niem. par. Königsau do Bremy z drzewem (Voigt), duń. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Ick), norw. par. Berit do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Wilhelmine do Shurehamu z drzewem (Voigt), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Nn. Baltic Corp.), gdański par. Marie Siedler 221 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), łot. par. Velta 1156 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), duń. parowiec Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Carl 166 t. do Kil onji zdrzewem (Prowe), niem. par. Käte Grammersdorf 303 t. do Trangsundu próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Imperial do Shearnessu próżny (Behnke i Sieg), holend. żagl. z mot. Ocean do Oernsköldsviku z węglem z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Paul Beneke 138 t. na Hel z pasażerami (Weichsel), norw. par. Rob do Oslo z węglem (Bergenske), szw par. Hero do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem par Fartuna do Algieru z węglem (Morry), norw. par. Lysaker 485 t. do Westhartlepoolu z drzewem, niem. par. Carl Cords 498 t. do Trangsundu z węglem (Reinhold).

12 czerwca: hol. żagl. z mot. Oceana 343 t. do Oernsköldsviku z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Bob 268 t. do Oslo z węglem (Bergenske), szw. par. Hero 819 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Fortuna 1670 t. do Algieru z węglem (Morry), norw. par. Lysaker 485 t do Westhartlepoolu z drzewem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

13 czerwca: duń. par. Robert Maersk 789 t. z Hull próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. żagl. z mot. Berta 441 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, kan. port.), łot. par. Viesturs 338 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), duń par Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Magda z Goteborga próżny (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.), niem. par. Fiducia 958 t. z Flensburga próżny (Scand. Levante L., Westerpl.), duń. par. Hintsholm 876 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold kan port.), szw par. z mot. Mary 109 t. z Sztokholmu ze żelastwem (Reinhold Westerpl.), gdański par. Zoppot 33 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. z Karrebäksminde próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

13 czerwca: niem. par. Carl Cords 498 t. do Trangsundu z węglem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Ingersell 83 t. do Tönsbergu z węglem (Reinhold), gdański par. Zoppot 33 t. na Hel z pasażerami (Weichsel), niem. żagl. z mot. Ulli 56 t. do Fredrikshavnu z drzewem (Ganswindt), duń. par. Ellen 444 t. do Hudiksvallu z węglem (Reinhold), ang. par. Lisa 893 t. do Garstonu z drzewem (Danz. Schiff. K.),duń. par. Kattholm 877 t. do Manchesteru z drzewem (Reinhold), szw. par. Blanche 210 t. do Hull z drzewem (Reinhold), niem. par. Acolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Farö 277 t. do Sharpnessu z drzewem (Bergenske), norw. par. Spiro do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. par. Sölve 260 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

Na wejściu.

15 czerwca: łot. par. Biruta 1091 t. z Gandawy próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. żagl. z mot Maria Luise z Sonderborga z żelastwem (Ganswindt), szw. par. Gusten 353 t. z Vejle próżny (Wolff, Westerpl.), niem. par. Rudolf 157 t. z Lipawy z towarem (Prowe, kan. port.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażearmi i towarem (Reinhold, kan. port.), polski par. Gdańsk 234 t. z jazdy próbnej próżny (Stocznia Gdańska), polski hol. Rybak 33 t. z licht. Janek 633 t z Odense próżne (Wisła-Bałtyk, Westerpl.), norw. par. Jernland 758 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par Eros 560 t. z Rouen z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Freidig z Rotterdamu próżny (Bergenske), gdański par. Zoppot 33 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), polski par. Toruń 1122 t z Antwerpji z fosfatem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kapenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Kjell z Gandawy próżny (Bergenske), szw par. Mars 854 t. z Antwerpji próżny (Pol.-Skan. (T. Tr).

Na wyjściu.

15 czerwca: niem. żagl. Anna 66 t. do Aalborga z drzewem (Ganswindt), polski par Gdańsk 234 t. na jazdę próbną (Stocznia Gdańska), niem. par. Goldbeck do Prestonu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Commercial 286 t. do Masnedsundu z węglem (Behnke i Sieg), szw par. Kamma 437 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), norw. żagl z mot. Notre Dame des Dunes 91 t. do Oslofjordu z cementem (Ganswindt), szw. par. Caring 518 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gunborg 498 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), ang. par Cyrill Daniels 893 t. do Grangemouth z drzewem (Danz. Schiff. K.)., niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), szw. par. Gylfe 272 t. d oMalmö z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Prestonic 1384 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. Halfdan 854 t do Bordeaux z towarem (Reinhold), norw. par. Jotun 308 t. do Kłajpedy próżny (Reinhold).

Na wejściu.

16 czerwca: niem. mot. Odin 1104 t. z Kopenhagi na Helsingfors z samochodami (Hartwig), duń. par. Tarnholm 839 t z Liverpoolu z towarem (Reinhold), austr. motorówka Hai (Bertram), polski hol. Sambor z licht Antek 370 t. i Wojtek 377 t. z Sztokholmu z rudą (Wisła-Bałtyk i Behnke i Sieg), niem. par. Bernhard Blumenfeld z Hamburga próżny (Voigt), niem. mot Dietrich Boonekamp 582 t. z Londynu z żelastwem (Ganswindt), duń. par. Erindring 425 t. próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw żagl. z mot Kajsa, niem mot. cyst. Marianne 285 t. z Tallinu próżny (Behnke i Sieg), niem. par Bonus 519 t. z Królewca z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), ang.

par. Crofter z Kopenhagi z żelastwem (duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), norw. parowiec Yal z Castle Bay ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Ymer 602 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Vira 315 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), franc. par. Chateau Lafitte 2284 t. z Bordeaux z towarem (Worms), szw par. Johann Jeansson 320 t. z Królewca próżny (Bergenske, Bergdorf, Althor), szw. par. Elfi 397 t. z Pembroke z żelastwem (Artus, Westerpl.).

Na wyjściu.

16 czerwca: szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.).

16 czerwca: szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), franc. par. Nicolas Jean 1182 t. do Rouen z węglem (Morry), polski hol Górnik do Trelleborga próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Tularis 1520 t. do Rouen z węglem (Reinhold), gdański par. Zoppot 33 t. do Helu i Sopotu (Weichsel), niem. par. Continental 305 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Ookworth do Lyck próżny (Behnke i Sieg), franc. par. Jumièges 1004 t. do Rouen z towarem (Worms), niem. par. Stettin na jazdę próbną (Klawitter), gdański par. Prosper 410 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), gdański par. Echo 555 t. do Ayru z drzewem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Zoppot do Nexö z węglem (Bergenske), duń. par. Robert Maersk 789 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Arnold Kopke 430 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), szw. żagl. z mot. Hagar do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), niem. mot. Odin 1004 t do Kopenhagi próżny (Hartwig), niem. hol. Minna Schupp z licht. Unterweser XIX 835 t. do Wazy z węglem (Artus), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. cyst. Marianne 285 t. do Kłajpedy z naftą (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

17 czerwca: norw. par. Skule 682 t. z Hamburga próżny (Behnke i Sieg), belg. hol. Elsie IV. z dragą XIII z Gdyni próżne (stocznia Schichau), niem. par. Elin 348 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. żtgl. z mot. Venern 136 t. z Królewca próżny (Wolff, Westerpl.), szw. par. Sven 191 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), ang. par. Baltabor 780 t. z Rygi z towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Themis 383 t. z Królewca próżny (Bergenske, kan. port.), ang. par. Baltara 1387 t. z Rygi z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.), szw. par. Nordöst 628 t. z Varbergu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Juno t. z Aabenraa próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Thyra 40 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Legan), niem. par. St. Lorenz 343 t z Lubeki próżny (Lenczat), niem. par. Hansa 612 t. z Dunkierki z żelastwem (Voigt, kan. port.), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. z Aarhus z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Vendia 627 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), norw. par. Mari 279 t. z Southamptonu z szynami (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Erik 123 t. z Rönneby z kamieniami (Behnke i Sieg, kolej nadwiśl.).

Na wyjściu.

17 czerwca: niem. par. Fiducia 985 t. do Rygi z węglem (Scand. Lev.), duń. par. Romö 711 t. do Malmö z węglem (Reinhold), polski hol. Rybak 33 t. do Kopenhagi próżny (Wisła-Bałtyk).

17 czerwca: szw. par. Robur 577 t. do Vesteras z węglem (Scand. Levante L.), duń. żagl. z mot. Laura 59 t. do Sztokholmu z drzewem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Ingeborg 121 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Klipton 70 t. do Hernosandu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Anna 100 t. do Stengnessu z węglem (Thos Hals), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Nexö z węglem (Bergenske), ang. par. Gladburne 390 t. do Rafsö próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Freia 54 t. do Rönne z węglem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), belg. hol. Elise IV. do Gdyni próżny (Schichau), ang. par. Kolpinol 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), du. par. Berta 451 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Farby z węglem (Reinhold), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Gusten 353 t. do Karlskrony z węglem (Wolff), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Minna Katharina 61 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), norw. par. Columbia 456 t. do Sharpnessu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. mot. Elisabeth 129 t. do Vesteras z węglem (Bergenske), duń. par. Aalborg 723 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Haaren z drzewem (Reinhold), ang. par. Baltabor 788 t. do Londynu z towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), holend. par. Strabe 321 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), norw. par. Henry 336 t. do Tynu z drzewem (Bergenske).

Na wejściu.

18 czerwca: niem. par. Vegesack 933 t. z Królewca z cz. ład. towaru (Nordd. Lloyd), szw. mot. Lrene 145 t. z Simrishamnu z żelastwem (Bergenske, Westepl.), ang. par. Shuna 953 t. z Liverpoolu próżny (Westerpl.), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Newportu z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Aegir 753 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, Westerplatte), niem. par. Stern 905 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg).

18 czerwca: duń. żagl. z mot. Anna 60 t. ze Stroby z kamieniami (Bergenske, Westerplatte), szw. mot. Beda 98 t. z Göteborga z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Tanja 341 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Königsau 542 t. z Cuxhaven próżny (Voigt, Wisłoujście).

Na wyjściu.

18 czerwca: polski hol. Sambor z licht. Janek 633 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk), szw. par. Scandia 987 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. hol. Jon. Reinicke 10 t. z licht. Max 338 t. i Käthe 339 t. do Hernösandu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. żagl. z mot. Betty 62 t. do Hoganäs z naftą i koksem (Ganswindt), polska licht. Wojtek 377 t. do Tczewa próżna (Wisła-Bałtyk), niem. par. Rudolf 157 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), polska licht. Antek 370 t. do Tczewa próżna (Wisła-Bałtyk), niem. par. Freya 826 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Roda 56 t. do Gefle z cementem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Emanuel 63 t. do Sztokholmu z drzewem (Ganswindt), szw. par. Ymer 602 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), szw. żagl. z mot. Vega 46 t. do Nyköpingu z towarem (Thor Hals), ang. par. Minorca 534 t do Grangemouth z drzewem (Reinhold), szw. par. Sven 199 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), franc. par. Caudebec 796 t. do Rouen z towarem (Worms), szw. par. Gustaf Wasa 978 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), niem. par. Iris 201 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

19 czerwca: duń. par. Hans Tavsen 1093 t. z Helsingborga próżny (Artus, Westerpl.), polski hol. Krakus z Sztokholmu próżny (Wisła-Bałtyk), belg. hol. Elise IV z Gdyni próżny (Schichau), duń. par. Hafnia 1159 t. z Randersu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), norw. par. Sten z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Heimat ze Saśnic z kredą (Bergenske), polski hol. Tyran z Kopenhagi próżny (Wisła-Bałtyk), szw. mot. Fringilla 226 t. z Karlshamnu z kamieniami (Shipco), norw. par. Hochstadt z Breviku próżny (Wolff), duń. par. Thyra S. 705 t. z Helsingforsu próżny (Bergenske), franc. par. Seine 813 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Kalmarsund IX 119 t. z Karlskrony z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff).

Na wejściu.

21 czerwca: niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), belg. par. Scheldeham z Rönne próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Rurik 253 t. z Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Raheholm z New Orleanu z towarem (Scand. Levante).

Na wyjściu.

21 czerwca: norw. par. Eros 560 t. do Helsingforsu próżny (Bergenske), norw. par. Jahsa 320 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), norw. par Jernland 758 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Edmee 305 t. do Rygi próżny (Un. Baltic Corp.), łot. par. Biruta 1091 t. do Rygi z węglem (Reinhold), niem. par. Saturn 154 t. do Horsensu z podkładami (Prowe), niem. par. Uranus do Rygi z towarem (Wolff), niem. par. Friedrich Jürgen do Antwerpji z drzewem (Voigt), niem. par. Sieglinde do Gandawy z drzewem (Morry).

Na wejściu.

22 czerwca: gdański par. Mottlau 430 t. z Rotterdamu z materjałami budowlanymi (Behnke i Sieg), szw. par. Hild z Bremy próżny (niem. par. Bacchus 381 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Artus), niem. par. Otto Cords 495 t. z Milford Haven z żelastwem (Behnke i Sieg), niem par. Dione 657 t. z Wismaru próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Gretchen Müller ze Słupska próżny (Reinhold), gdaski par. F. G. Reinhold 706 t. z Gandawy z tomasówką (Reinhold), norw. par. Ara z Göteborga z towarem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. Siegmund 1084 t. próżny (Morry), polski transportowiec Wilja 2266 t. z Cherbourga i Gdyni z materjałem wojennym.

Na wyjściu.

22 czerwca: norw. par. Elfi do Parnawy próżny (Artus), norw. par. Eina do Skelleftea próżny (Behnke i Sieg).

WARUNKI

przyjęcia na stanowisko pilota portu gdańskiego, ogłoszone przez Radę Portu.

1. Zanotowanie w charakterze kandydata do służby pilotażowej jest uwarunkowane przedwstępnem praktycznem zatudnieniem w marynarce conajmniej przez 8 lat po ukończeniu 18 roku życia.

2. Kandydat nie powinien mieć z reguły w czasie powołania go do służby więcej niż 36 lat oraz winien posiadać świadectwo zdolności kapitana wielkiej żeglugi.

3. Egzamin ustny, który należy składać conajmniej po upływie 6 miesięcznego czasu próbnego w charakterze pilota pomocniczego, obejmuje w szczególności:

a) dokładna znajomość portu i redy jak również przepisów dot. ruchu portowego.
b) umiejętność manewrowania statkami różnego typu przy każdej pogodzie,
c) zdolność prawidłowego prowadzenia komendy na okręcie w języku niemieckim i angielskim,
d) dokładną znajomość przepisów prawa dot. dróg morskich,
e) dokładna znajomość środków pomocniczych przy niebezpieczeństwach, przepisów o zachowywaniu się przy nieszczęśliwych wypadkach oraz postanowień przepisów dot. zabezpieczenia się przed nieszczęśliwymi wypadkami,
f) znajomość wspólnych przepisów dla wszystkich urzędników oraz stosunku do władzy celnej,
g) geografię dróg wodnych Gdańska i Polski,
h) organizację Rady Portu i istniejące w jej obrębie przepisy administracyjne odnoszące się do służby pilotów,
i) ogólną znajomość budżetu i rachunkowości,
k) znajomość przepisów policji wodnej, żeglugowej i portowej.

4. Przez egzamin pisemny należy ustalić zdolność kandydata co do wyraźnego i poprawnego pisania; kandydat winien również przedstawić na piśmie w należytej formie w czasie 2-godzinnym przebieg służbowy z praktycznej służby pilotażowej.

5. Pilota pomocniczego angażuje się w stosunku kontraktowym. W czasie tym normuje się stosunek służbowy według umowy taryfowej dla pracowników kontraktowych, ważnej w obrębie administracji Rady Portu. Umowa ta przewiduje dla pilotów pomocniczych uposażenie grupy 8. Uposażenie początkowe wynosi na razie 437 gd. i wzrasta w przeciągu 1 wzgl. 2 lat do 565 gd. Pozatem wypłaca się na razie zapomogi na żonę i dzieci. Czynności jednego i tego samego rodzaju zalicza się według przepisów taryfowych. Poza przewidzianemi w umowie taryfowej prawami urzędników kontraktowych nie uzyskuje się przez zaangażowanie żadnych dalszych praw.

6. W razie dobrego prowadzenia się, zadowalniającej pracy oraz wolnych miejsc etatowych dla pilotów następuje w miarę potrzeby służbowej nominacja na pilota morskiego z prawem do emerytury na podstawie istniejących tu przepisów emerytalnych.

7. Reflektanci winni przedłożyć Radzie Portu w Gdańsku, Neugarten 28—29:

a) metrykę urodzenia,
b) samodzielnie sporzadzony i własnoręcznie napisany życiorys w podwójnym wygotowaniu,
c) świadectwo dobrego dotychczasowego zachowania się,
d) papiery wojskowe,
e) książki kontrolne,
f) świadectwo złożonych egzaminów jachowych,
g) atest lekarza urzędowego o ogólnym stanie zdrowia i zdolności słuchu oraz zdolności oka pod względem rozróżniania kolorów.

Marynarka Wojenna.

FINLANDJA.

Zamówienie łodzi podwodnych w Holandji. Rząd finlandzki zamówił w Holandji dwie łodzie podwodne po 450 ton wyporności. Jedna z nich rozpocznie się niebawem budować i gotowa będzie za dwa lata.

NIEMCY.

Sprawa zamienienia starych pancerników nowemi okrętami. W Niemczech rozważana jest poważnie sprawa zastąpienia pancerników typu Deutschland i wcześniejszego (12—13 000 ton), które zostawiono Niemcom, budowa jednostek nowoczesnych po 10 000 ton. Mają to być albo krążowniki pancerne o tej wyporności, poruszane motorami spalinowemi i uzbrojone 6—12 20,3 cm. armatami, albo, prawdopodobniej, pancerniki typu 10.000 ton o małej szybkości i o małym promieniu działania, poruszane również motorami Diesla. Uzbrojone byłyby one 8-oma działami 40,6 cm. Byłby to rodzaj wielkich monitorów, wzgl. bateryj pływających przy pomocy których Niemcy mogliby zapewnić sobie wyższość artylerji na wodach bałtyckich.

Kronika światowa

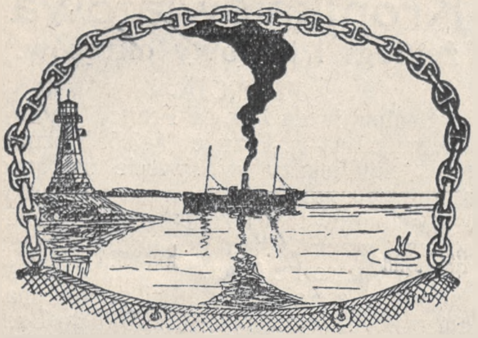
żeglugi i budowy okrętów.

FRANCJA.

Próbna jazda „He-de-France“. Nowy linjowiec He-de-France (43.500 brutto ton), największy w świecie z pośród statków handlowych powojennej budowy, zbudowany i zaopatrzony w maszyny przez Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoet, w dniu 29 maja wyruszył z Saint-Nazaire i po dokonaniu przepisowych prób przybył do Brestu 1-go czerwca. Z Brestu statek wyszedł na oficjalne próby, które się odbyły w obecności przedstawiciela Rządu poczem został przyjęty przez Compagnie Generale Transatlantique. „He-de-France“ ma utrzymywać regularną pocztową i pasażerską komunikację na linii Havre—New York i w pierwszą swą podróż wyruszył 22 czerwca.

Zmniejszenie ilości unieruchomionych statków. Według ostatniego sprawozdania departamentu marynarki handlowej we Francji tonaż unieruchomionych statków zmniejszył się o 48 671 ton, czyli więcej niż o połowę. Obecnie w unieruchomionym stanie znajduje się tylko 3,25 % tonażu całkowitego pod francuską banderą. Jest to najniższa liczba notowana od szeregu lat. Obcych statków unieruchomionych w portach francuskich jest 13 z 24 854 ton. Są to przeważnie byłe rosyjskie statki znajdujące się w Marsylji.

Międzynarodowy salon nautyczny. Wystawa zeszłoroczna jesienna pod tym tytułem swym niezwykłym sukcesem zachęciła do zorganizowania drugiego salonu nautycznego o charakterze międzynarodowym, pod wysoką opieką prezydenta i rządu. Odbędzie się ona pomiędzy 28-ym października a 13-ym listopada w wielkim pałacu Champs-Elysees. Wystawa będzie rozszerzona i będzie obejmować wszystko, co jest związane z wodą (przemysł, przewóz, rozrywki, sport, bibliografia itd). Po wszelkie wskazówki i dla zapisywania się do liczby eksponentów zwracać się pod adresem: Commissariat general 21, avenue des Champs-Elysees a Paris.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

9 czerwca:
duń. par. Hafnia 1160 do Randersu,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
szw. mot. Cimbria 320 do Grunddemu.
10 czerwca:
szw. par. Monika 745 do Sztokholmu.
12 czerwca:
szw. par. Frieda 1 270 do Gandawy,
szw. par. Cygnus 1 019 do Gefle,
niem. par. Moskau 366 do Vingi.
13 czerwca:
szw. par. Wandia 799 do Norrköpingu.
15 czerwca:
duń. par. Nancy 675 do Pargasu.
17 czerwca:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Trelleborga.
18 czerwca:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Vallviku.
duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi.
21 czerwca:
szw. par. Orlando 1 038 do Norrundet.
22 czerwca:
szw. par. Anna 714 do Lipawy,
szw. par. Thure 313 do Simrishamnu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 29 355 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

12 czerwca:
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
gd. par. Marie Siedler 221 do Kłajpedy,
łot. par. Velta 1 382 do Rygi,
duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi,
hol. żagl. z mot. Oceana 343 do Ornsköldsviku,
norw. mot. Bob 268 do Oslo,
szw. par. Hero 819 do Sztokholmu,
niem. par. Fortuna 1670 do Algieru.
13 czerwca:
niem. par. Carl Cords 498 do Grandgesund,
szw. żagl. z mot. Ingersell 83 do Tönsbergu,
duń. par. Ellen 444 do Hudiksvallu,
szw. par. Sölve 259 do Kopenhagi.
14 czerwca:
szw. par. Oddevold 664 do Vesteras,
szw. par. Göta 674 do Malmö,
gd. par. Baltikum 364 do Svenborga,
szw. par. Carrie 739 do Gefle,
norw. par. Oksö 107 do Bergen,
fsk. żagl. Ponape 1974 do Norrköpingu,
szw. par. Sirius 467 do Karlstadu,
niem. par. Elisabeth 147 do Berguara,
szw. par. Maisol 707 do Sönderborgu.
15 czerwca:
norw. par. Daglid 935 do Oslo.
niem. par. Commercial 268 do Massnedsundu,
szw. par. Kamma 437 do Malmö,
szw. par. Karing 518 do Sztokholmu,
szw. par. Gylfe 272 do Malmö,
szw. par. Prestonic 1 384 do Sztokholmu.
16 czerwca:
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
fr. par. Nicolas Jean 1 182 do Rouen,
duń. par. Palaris 1 520 do Rouen,
niem. żagl. z mot. Zoppot do Nexö,
duń. par. Robert Maersk 789 do Göteborga,
niem. licht Unterweser 19 835 do Wazy,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi.
17 czerwca:
niem. par. Fiducia 958 do Rygi,
duń. par. Romö 711 do Malmö,
szw. par. Robur 577 do Vesteras,
szw. żagl. z mot. Ingeborg 121 do Hernösandu,
szw. żagl. z mot. Klipton 70 do Hernösandu,
szw. ż. z mot. Anna 100 do Stengnessu,
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Nexö,
niem. żagl. z mot. Freia 54 do Rönne,
gd. par. Edith Bosselmann 291 do Forby,
szw. par. Gusten 353 do Karlskrony,
gd. licht. Danzig I 579 i
gd. licht. Danzig II 596 do Kopenhagi,
niem. żagl. z mot. Minna Katharina 61 do Sztokholmu,
szw. mot. Elisabeth 129 do Vesteras.
18 czerwca:
pol. licht. **Janek** 633 do Göteborga,
szw. par. Scandia 987 do Sztokholmu,
niem. licht. Käthe 339 i
niem. licht. Max 338 do Hernösandu,
szw. par. Ymer 602 do Aarhus,
szw. par. Gustaf Wasa 978 do Helsingborgu,
gr. par. Evegenia 1 862 do Neapolu,
duń. ż. z mot. Nanny 61 do Tönsbergu,
łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi,
szw. par. Juno 620 do Malmö.
19 czerwca:
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
ang. par. Chloris 650 do Antwerpii,
szw. par. Mars. 855 do Göteborga,
duń. par. Vendia 621 do Kopenhagi,
szw. p. Venern 384 do Waldemarswiku,
szw. żgl. z mot. Merry 109 do Stengnäs.
20 czerwca:
duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi,
pol. par. **Poznań** 1 121 do Odense,
niem. par. Scharhörn 154 do Karlskrony.

Statki powyższe wywiozły łącznie 97 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

12 czerwca:
niem. par. Königsau 542 do Bremy,
norw. par. Berit 426 do Londynu,
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu,
niem. par. Carl 166 do Kilonji,
norw. par. Lysacker 485 do Westhartlepoolu,
13 czerwca:
niem. żagl. z mot. Ulli 56 do Friedrichshafen,
ang. par. Lisa 893 do Garstonu,
duń. par. Kattholm 877 do Manchesteru,
szw. par. Blanche 210 do Hullu,
duń. par. Farö 277 do Sharpnessu,
norw. par. Spero 569 do Londynu.
14 czerwca:
niem. par. Warnow 584 do Westharlepoolu,
gd. par. Weichsel 602 do Hullu,
niem. par. Gisela Schröder 522 do Londynu,
pol. par. **Wilno** 1121 do Calais,
niem. licht. Hohenfelde 675 i
niem. licht. Zukunft 605 do Amsterdamu.
15 czerwca:
niem. żagl. Anna 66 do Aalborga,
norw. pr. Furulund 681 do Manchesteru,
szw. par. Gundborg 498 do Tynedocku,
ang. par. Cyrill Daniels 893 do Grangemouth,
niem. par. Goldbeck do Prestonu.
16 czerwca:
gd. par. Prosper 410 do Hullu,
gd. par. Echo 55 do Ayre,
niem. par. Arnold Köpke 430 do Antwerpii.
17 czerwca:
duń. żagl. z mot. Laura 59 do Sztokholmu,
duń. par. Berta 451 do Londynu,
norw. par. Columbia 456 do Sharpnessu,
duń. par. Aalborg 723 do Londynu,
gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Haaren,
norw. par. Henry 336 do Tyne,
18 czerwca:
niem. par. Freya 826 do Gandawy,
niem. żagl. z mot. Emanuel 63 do Sztokholmu,
ang. par. Minorka 794 do Grangemouth,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
norw. par. Songdal 1 189 do Westhalepoolu,
ang. par. Majorka 589 do Grangemouth,
ang. par. Wayfield 682 do Bristolu,
ang. par. Helmond 581 do Grangemouth,
niem. licht. Wuksfelde 619 i
niem. licht. Werra 649 do Rotterdamu,
duń. par. Danefeld 729 do Londynu.
20 czerwca:
niem. par. Cewea 269 do Southamptonu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 101 100 m drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

13 czerwca:
łot. par. Viesturs 338 z Kopenhagi,
szw. żagl. z mot. Mary 109 z Sztokholmu.
14 czerwca:
duń. ż. z mot. Sophie 69 z Sölvesborga,
ang. p. Gladburne 495 z Westhartlepoolu
15 czerwca:
niem. par. Lisbeth Cords 496 z Londynu,
niem. żag. z mot. Marta Luise z Sönderborga,
norw. par. Eros 560 z Rouen,
szw. żagl. Wista 84 z Kiley.
duń. żagl. Jon 76 z Simrishamnu.
16 czerwca:
niem. mot. Dietrich Bonnekamp 582 z Londynu,
szw. żagl. z mot. Kajsa 78 z Oskarshamnu.

ang. par. Crofter 276 z Kopenhagi.
norw. par. Elfi 397 z Pembroke.

17 szerwca:
niem. par. Hansa 612 z Dunkerki.
duń. żagl. z mot. Skibladner 46 z Aarhus.
norw. par. Mari 297 z Southamptonu.

18 czerwca:
szw mot. Irene 145 z Simrishamnu.
niem. par. Gerda Ferdinand 908 z Newportu.
szw. mot. Beda 98 z Göteborga.

19 czerwca:
szw. mot. Kalmarsund IX 110 z Karlskrony.

20 czerwca:
niem. żagl. Walküre 91 z Veyle.
szw. par. Silva 158 z Karlstadu.
niem. żagl. z mot. Frieda 62 z Nakskov.
niem. par. Spitzberg 154 z Kilonji.
łot. par. Kurland 428 z Tallinu.
łot. par. Leaside 285 z Aberdeen.

Statki powyższe przywiozły łącznie 16 000 ton żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

16 czerwca:
pol. licht. **Antek** 370 i
pol. licht. **Wojtek** 377 do Sztokholmu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 1 300 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

15 czerwca:
pol. par. **Toruń** 1 122 z Antwerpji.

Statek powyższy przywiózł 2 500 ton fosfatów.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie czerwca.

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 145 133, sól 420, parafina 276, cement 2 842, oleje 924, soda 116, rury żel. 26.

Prod. roślinne: jęczmień 102, ow. strączkowe 143, cukier sur. 1 825, pasza dla bydła 97, drzewo 53 185, smoła drzewna 132.

Prod. zwirzęce: świeże mieso 202 jaja 240, bydło żywe 10.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** tomasówka 3680, kamienie 700, węgiel 126, siarka 15, saletra chilijska 100, ruda żelazna 2 340, żelazo 724, żelazo i stal (stare) 7 120.

Prod. roślinne: pszenica 17 358, żyto 1 479, owies 177, kukurydza 248, ryż 394 lniane siemię 700, żywica i kalafonja 146, ekstrakty garbnikowe 256.

Prod. zwierzęce: smalec 100, śledzie sol. 1 598, tłuszcze 229, skóry sol. 175, wełna sur. 21.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
22. 6.	z Le Havre	do Le Havre	24. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale
6. 7.	" "	" "	8. 7.	De la Salle	Transatlantique

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
17. 7.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 7.	Estonia	Baltic America Line
26. 6.	" "	" "	2. 7.	Lituania	"
26. 6.	" Londynu	" Londynu	29. 6.	Baltriger	Un. Baltic Corp.
28. 6.	" "	" Kłajpedy i Lipawy	28. 6.	Baltara	"
1. 7.	" Lipawy	" Londynu	1. 7.	"	"
4. 7.	" Londynu	" "	6. 7.	Edmee	"

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.